

Pengaruh Kebijakan Stimulus Tiket Pemerintah dan Harga Terhadap Kinerja Maskapai di Indonesia Melalui Jumlah Penumpang

The Impact of Government Airfare Stimulus Policy and Ticket Prices on the Performance of Airlines in Indonesia: The Mediating Role of Passenger Volume

Isfandi Ibrahim^{1*}, Siti Mujanah², I Made Suparta³

Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Indonesia

^{1*}1262500058@surel.untag-sby.ac.id, ²sitimujanah@untag-sby.ac.id,

³madesuparta@untag-sby.ac.id

Abstract

The airline industry plays a strategic role in supporting public mobility and national economic growth. For past few years, the Indonesian government implemented an airline ticket stimulus policy intended to increase passenger demand and improve airline performance. Based on Demand Theory and Revenue Management Theory, government stimulus and airfare are key determinants of air travel demand that subsequently influence airline performance. However, previous studies have reported inconsistent findings regarding these relationships. This study aims to examine the effects of the government airline ticket stimulus policy and airfare on airline performance, both directly and indirectly through passenger volume as a mediating variable. A quantitative approach was employed using monthly secondary data from a low-cost carrier (LCC) operating at Juanda International Airport, Surabaya, during the period of January 2023–December 2025. The Autoregressive Distributed Lag (ARDL) model was estimated using EViews Version 12, while the mediating effect was examined using an online Sobel Test Calculator. The results indicate that the government airline ticket stimulus policy has no significant effect on passenger volume ($t = -0.5036$; $p = 0.6181$), airline performance ($t = -0.3677$; $p = 0.7157$), or airline performance through passenger volume ($t = -0.5036$; $p = 0.6146$). In contrast, airfare has a positive and significant effect on passenger volume ($t = 4.3109$; $p = 0.0002$), airline performance ($t = 21.4715$; $p < 0.001$), and airline performance through passenger volume ($t = 4.2831$; $p < 0.001$). These findings suggest that pricing strategy plays a more important role than the government stimulus policy in improving airline performance.

Keywords: Government Airline Ticket Stimulus Policy; Airfare; Passenger Volume; Airline Performance; ARDL.

Abstrak

Industri penerbangan merupakan sektor strategis yang mendukung mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam beberapa tahun terakhir, pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan stimulus tiket pesawat yang diharapkan dapat meningkatkan jumlah penumpang dan kinerja maskapai. Berdasarkan Teori Permintaan (*Demand Theory*) dan Teori *Revenue Management*, kebijakan stimulus pemerintah dan harga memengaruhi permintaan jasa transportasi udara yang berdampak pada kinerja maskapai. Namun, hasil penelitian terdahulu masih menunjukkan inkonsistensi. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh kebijakan stimulus tiket pemerintah dan harga terhadap kinerja maskapai, baik secara langsung maupun melalui jumlah penumpang sebagai variabel mediasi. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data sekunder bulanan salah satu maskapai berbiaya rendah (*low-cost carrier*) yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya selama Januari 2023–Desember 2025. Analisis dilakukan menggunakan model *Autoregressive Distributed Lag* (ARDL) pada EViews Versi 12, sedangkan pengujian mediasi menggunakan Sobel Test Calculator berbasis daring. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan stimulus tiket pemerintah tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang ($t = -0,5036$; $p = 0,6181$), kinerja maskapai ($t = -0,3677$; $p = 0,7157$), maupun melalui jumlah penumpang ($t = -0,5036$; $p = 0,6146$). Sebaliknya, harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang ($t = 4,3109$; $p = 0,0002$), kinerja maskapai ($t = 21,4715$; $p < 0,001$), dan melalui jumlah penumpang ($t = 4,2831$; $p < 0,001$). Temuan ini

menunjukkan bahwa strategi penetapan harga lebih berperan dalam meningkatkan kinerja maskapai dibandingkan kebijakan stimulus pemerintah.

Kata Kunci: Kebijakan Stimulus Tiket Pemerintah; Harga; Jumlah Penumpang; Kinerja Maskapai; ARDL

1. Pendahuluan

Perkembangan industri penerbangan di Indonesia memiliki peran strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, dan konektivitas antarwilayah. Sebagai salah satu sektor jasa yang berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional, industri penerbangan sangat dipengaruhi oleh perubahan kondisi makroekonomi, kebijakan pemerintah, serta perilaku konsumen dalam memilih moda transportasi (Zhang & Graham, 2020). Untuk meningkatkan daya beli masyarakat sekaligus mendorong pemulihan sektor transportasi udara, selama beberapa tahun terakhir pemerintah Indonesia telah menerapkan kebijakan antara lain Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP), penurunan besaran *fuel surcharge*, serta potongan tarif jasa kebandarudaraan atas tiket pesawat kelas ekonomi domestik. Kebijakan tersebut diharapkan mampu meningkatkan permintaan perjalanan udara sehingga berdampak pada peningkatan jumlah penumpang dan kinerja maskapai. Di sisi lain, harga tiket tetap menjadi determinan utama dalam keputusan pembelian jasa transportasi udara karena perubahan harga akan memengaruhi elastisitas permintaan penumpang (Wang et al., 2018; White et al., 2019).

Tabel 1. Data Historis Kebijakan Stimulus Tiket Pemerintah

Dasar Kebijakan	Periode Stimulus	Jenis Stimulus
Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 150 TAHUN 2024.	19 Desember 2024 – 03 Januari 2025	Penurunan Besaran Fuel Surcharge
Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 250 TAHUN 2024.	19 Desember 2024 – 03 Januari 2025	Potongan Tarif Jasa Kebandarudaraan
Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor PMK-18 TAHUN 2025.	24 Maret 2025 – 07 April 2025	PPN Ditanggung Pemerintah
Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor PMK-36 TAHUN 2025.	05 Juni 2025 – 31 Juli 2025	PPN Ditanggung Pemerintah
Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 50 TAHUN 2025.	22 Desember 2025 – 10 Januari 2026	Penurunan Besaran Fuel Surcharge
Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 235 TAHUN 2025.	22 Desember 2025 – 10 Januari 2026	Potongan Tarif Jasa Kebandarudaraan
Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor PMK-71 TAHUN 2025.	22 Desember 2025 – 10 Januari 2026	PPN Ditanggung Pemerintah

Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2026

Kemudian berdasarkan data operasional salah satu maskapai berbiaya rendah (*low-cost carrier*) yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya selama periode 2023 – 2025 sebagaimana tabel di bawah ini, menunjukkan bahwa kinerja perusahaan mengalami dinamika yang cukup signifikan. Pada tahun 2024,

maskapai mencatat peningkatan aktivitas operasional dibandingkan tahun sebelumnya, ditandai dengan bertambahnya jumlah penerbangan dari 8.216 menjadi 8.918 penerbangan, yang diikuti peningkatan jumlah penumpang dari 1.215.088 menjadi 1.309.686 orang. Pada periode yang sama, rata-rata harga tiket juga meningkat dari Rp. 820.068 menjadi Rp. 864.275, sehingga pendapatan maskapai naik dari sekitar Rp. 1,01 triliun menjadi Rp. 1,15 triliun. Namun, kondisi tersebut tidak berlanjut pada tahun 2025. Jumlah penerbangan menurun menjadi 7.794 penerbangan, diikuti penurunan jumlah penumpang menjadi 1.132.402 orang serta penurunan rata-rata harga tiket menjadi Rp823.701. Perubahan tersebut berdampak pada penurunan pendapatan maskapai menjadi sekitar Rp. 945,24 miliar.

Tabel 2. Data Penerbangan, Penumpang, Tiket, dan Pendapatan Salah Satu Maskapai Di Bandar Udara Juanda - Surabaya

Tahun	Jumlah Penerbangan	Jumlah Penumpang	Rata-Rata Harga Tiket (Rp)	Jumlah Pendapatan (Rp)
2023	8.216	1.215.088	820.068	1.013.242.236.745
2024	8.918	1.309.686	864.275	1.145.567.165.174
2025	7.794	1.132.402	823.701	945.236.223.083

Sumber: Data sekunder diolah, 2026

Pola tersebut menunjukkan bahwa perubahan kinerja maskapai berlangsung seiring dengan perubahan jumlah penumpang dan kebijakan penetapan harga tiket. Di sisi lain, fenomena ini juga mengindikasikan bahwa keberhasilan peningkatan pendapatan maskapai tidak selalu dapat dijelaskan oleh kebijakan stimulus pemerintah semata, tetapi kemungkinan dipengaruhi oleh faktor lain, seperti strategi *revenue management*, kondisi permintaan pasar, dan tingkat mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan penelitian yang mampu menguji secara empiris pengaruh kebijakan stimulus pemerintah dan harga terhadap kinerja maskapai, baik secara langsung maupun melalui jumlah penumpang sebagai variabel mediasi, sehingga dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang menentukan kinerja maskapai di Indonesia.

Berbagai penelitian terdahulu menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah dan strategi penetapan harga memiliki pengaruh terhadap permintaan transportasi udara maupun kinerja perusahaan. Penelitian de Russ dan Scorro (2022) menunjukkan bahwa pemberian subsidi tiket mampu meningkatkan permintaan perjalanan udara karena menurunkan harga efektif yang dibayar penumpang. Peningkatan permintaan tersebut berdampak pada bertambahnya jumlah penumpang, meningkatnya tingkat keterisian kursi (*load factor*), serta bertambahnya volume penjualan tiket yang pada akhirnya meningkatkan penerimaan (*revenue*) maskapai. Selanjutnya White et al. (2019) juga menunjukkan bahwa kebijakan fiskal dapat meningkatkan permintaan perjalanan udara melalui penurunan harga yang dibayar konsumen.

Penelitian Wittman dan Belobaba (2014) membuktikan bahwa perubahan harga secara langsung memengaruhi elastisitas permintaan penerbangan, di mana penurunan harga akan meningkatkan jumlah penumpang karena konsumen memberikan respons positif terhadap tarif yang lebih rendah. Hasil tersebut diperkuat oleh Brons et al. (2002) yang melalui meta-analisis menyimpulkan bahwa hubungan antara harga tiket dan jumlah penumpang bersifat negatif pada hampir seluruh pasar

penerbangan, meskipun tingkat elastisitas berbeda menurut karakteristik rute dan jenis perjalanan. Selanjutnya, penelitian Çelik dan Korkmaz (2023) menunjukkan bahwa kenaikan harga rata-rata tiket secara signifikan menurunkan jumlah penumpang pada berbagai model bisnis maskapai, baik *full service carrier* maupun *low-cost carrier*.

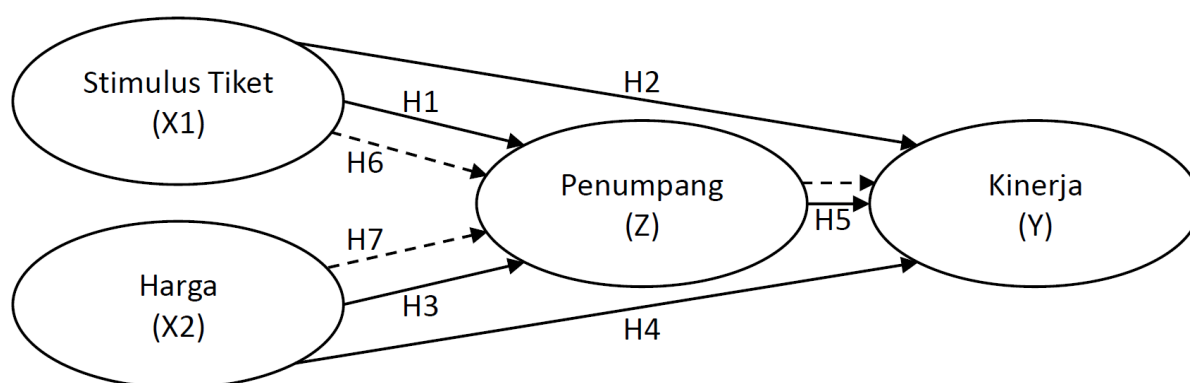
Penelitian Wittman dan Belobaba (2014) juga menunjukkan bahwa perubahan harga secara signifikan memengaruhi elastisitas permintaan, sehingga maskapai dapat mengoptimalkan pendapatan melalui strategi penetapan harga yang sesuai dengan karakteristik permintaan pasar. Temuan tersebut diperkuat oleh Nicolau et al. (2023) yang membuktikan bahwa harga tiket yang sesuai dengan ekspektasi konsumen mampu meningkatkan penjualan tiket dan memberikan dampak positif terhadap pendapatan maskapai.

Dari perspektif manajemen strategis, Mujanah, Ardiana, dan Suparta (2022) menjelaskan bahwa kinerja organisasi dipengaruhi oleh kemampuan organisasi dalam mengelola sumber daya, menyusun strategi yang adaptif, dan menciptakan keunggulan kompetitif yang berkelanjutan. Selain itu, Mujanah et al. (2023) menyatakan bahwa peningkatan kinerja organisasi tidak hanya dipengaruhi oleh faktor internal perusahaan, tetapi juga oleh kemampuan organisasi dalam merespons perubahan lingkungan eksternal dan kebijakan pemerintah. Temuan tersebut mengindikasikan bahwa kebijakan stimulus tiket pemerintah berpotensi menjadi faktor eksternal yang mampu meningkatkan kinerja maskapai apabila diikuti dengan peningkatan jumlah penumpang.

Berdasarkan telaah terhadap penelitian terdahulu, masih terdapat kesenjangan penelitian (*research gap*) yang perlu dikaji lebih lanjut. Sebagian besar studi sebelumnya berfokus pada pengaruh langsung kebijakan pemerintah atau harga terhadap permintaan transportasi udara, tanpa menginvestigasi mekanisme yang menjelaskan bagaimana kedua faktor tersebut berkontribusi terhadap peningkatan kinerja maskapai. Di sisi lain, penelitian mengenai kinerja organisasi umumnya lebih banyak mengaitkan pencapaian kinerja dengan faktor internal, seperti kualitas sumber daya manusia, kepemimpinan, dan strategi organisasi (Mujanah & Ardiana, 2021; Mujanah et al., 2023), sementara peran kebijakan fiskal pemerintah sebagai faktor eksternal yang memengaruhi kinerja perusahaan pada industri penerbangan masih relatif jarang dikaji. Berangkat dari kondisi tersebut, penelitian ini menawarkan kebaruan dengan mengembangkan suatu model empiris yang mengintegrasikan kebijakan stimulus tiket pemerintah dan harga sebagai variabel independen, jumlah penumpang sebagai variabel mediasi, serta kinerja maskapai sebagai variabel dependen. Model tersebut diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai mekanisme pengaruh kebijakan pemerintah dan strategi penetapan harga terhadap kinerja maskapai pada konteks industri penerbangan di Indonesia.

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab permasalahan mengenai bagaimana pengaruh kebijakan stimulus tiket pemerintah terhadap jumlah penumpang dan kinerja maskapai, harga terhadap jumlah penumpang dan kinerja maskapai, jumlah penumpang terhadap kinerja maskapai, kebijakan stimulus tiket pemerintah terhadap kinerja maskapai melalui mediasi jumlah penumpang, serta harga terhadap kinerja maskapai melalui mediasi jumlah penumpang. Dengan demikian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- H1: Kebijakan stimulus tiket pemerintah berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang.
H2: Kebijakan stimulus tiket pemerintah berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai.
H3: Harga berpengaruh negatif dan signifikan terhadap jumlah penumpang.
H4: Harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai.
H5: Jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai.
H6: Kebijakan stimulus tiket pemerintah berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai melalui mediasi jumlah penumpang.
H7: Harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai melalui mediasi jumlah penumpang.



Gambar 1. Kerangka Konseptual Penelitian

2. Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan memanfaatkan data sekunder berupa data operasional salah satu maskapai penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Juanda - Surabaya selama periode tahun 2023–2025. Data penelitian diperoleh dari laporan operasional perusahaan yang mencakup informasi mengenai kebijakan stimulus tiket pemerintah, harga tiket, jumlah penumpang, dan kinerja maskapai. Pemanfaatan data sekunder dipilih karena mampu memberikan gambaran empiris mengenai kondisi aktual industri penerbangan selama periode implementasi kebijakan stimulus pemerintah, sehingga hasil penelitian diharapkan memiliki tingkat objektivitas dan validitas yang tinggi. Variabel yang dianalisis meliputi kebijakan stimulus tiket pemerintah dan harga sebagai variabel independen, jumlah penumpang sebagai variabel mediasi, serta kinerja maskapai sebagai variabel dependen.

Model analisis yang digunakan adalah *Autoregressive Distributed Lag* (ARDL). Model ARDL dipilih karena mampu mengestimasi hubungan jangka pendek (*short-run*) dan jangka panjang (*long-run*) secara simultan pada data deret waktu dengan tingkat integrasi variabel campuran. Selain itu, model ini memiliki keunggulan dalam menghasilkan estimasi yang konsisten pada ukuran sampel yang relatif kecil serta menyediakan pengujian kointegrasi melalui *Bounds Test* untuk mengidentifikasi hubungan keseimbangan jangka panjang antarvariabel. Seluruh proses pengolahan dan analisis data dilakukan menggunakan perangkat lunak EViews Versi 12, yang meliputi pengujian stasioneritas, kointegritas, penentuan lag optimum, estimasi koefisien jangka panjang (*long-run coefficients*), *godness of fit*, serta pengujian

diagnostik model yang terdiri atas uji normalitas, heteroskedastisitas, autokorelasi, stabilitas model, dan spesifikasi model guna memastikan validitas hasil estimasi. Selanjutnya, untuk menguji peran jumlah penumpang sebagai variabel mediasi dalam hubungan antara kebijakan stimulus tiket pemerintah dan harga terhadap kinerja maskapai, penelitian ini menggunakan *Sobel Test*. Pengujian Sobel dilakukan dengan menghitung signifikansi pengaruh tidak langsung (*indirect effect*) berdasarkan koefisien jalur dari variabel independen menuju variabel mediasi (*path a*) dan dari variabel mediasi menuju variabel dependen (*path b*) beserta standar error masing-masing koefisien (Sobel, 1982). Uji sobel dalam penelitian ini menggunakan aplikasi daring melalui link <https://quantpsy.org/sobel/sobel.htm>.

3. Hasil dan Pembahasan

Uji Stasioneritas

Uji stasioneritas dalam penelitian ini menggunakan uji akar unit (*unit root test*) dengan menggunakan pendekatan *Augmented Dickey-Fuller* (ADF). Data dikatakan stasioner apabila memiliki nilai probabilitas pada unit level yang lebih kecil dari $\alpha = 0,05$. Dari hasil pengujian *unit root test* menggunakan sistem EViews Versi 12, diketahui variabel X2, Z, dan Y memiliki nilai probabilitas yang lebih kecil dari 0,05, sehingga demikian dapat disimpulkan bahwa data memiliki karakteristik konstan sepanjang waktu. Sedangkan dikarenakan variabel X1 merupakan *dummy variabel* maka tidak diperlukan uji stasioneritas untuk variabel tersebut.

Tabel 3. Hasil Uji Stasioneritas (Augmented Dickey-Fuller)

Variabel	Probability
X2	0,0112
Z	0,0020
Y	0,0047

Sumber: Output EViews 12 diolah, 2026

Uji Kointegritas

Uji kointegritas dalam penelitian ini menggunakan *bound test* dengan tujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan jangka panjang antarvariabel, dimana data dikatakan terdapat kointegrasi apabila nilai F-statistic lebih besar dari *upper bound* (k). Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 didapatkan nilai F-statistic sebesar 1.152,591 yang lebih besar dari nilai upper bound sebesar 3,67 sehingga dengan demikian data dalam penelitian ini dapat dikatakan memiliki hubungan jangka panjang.

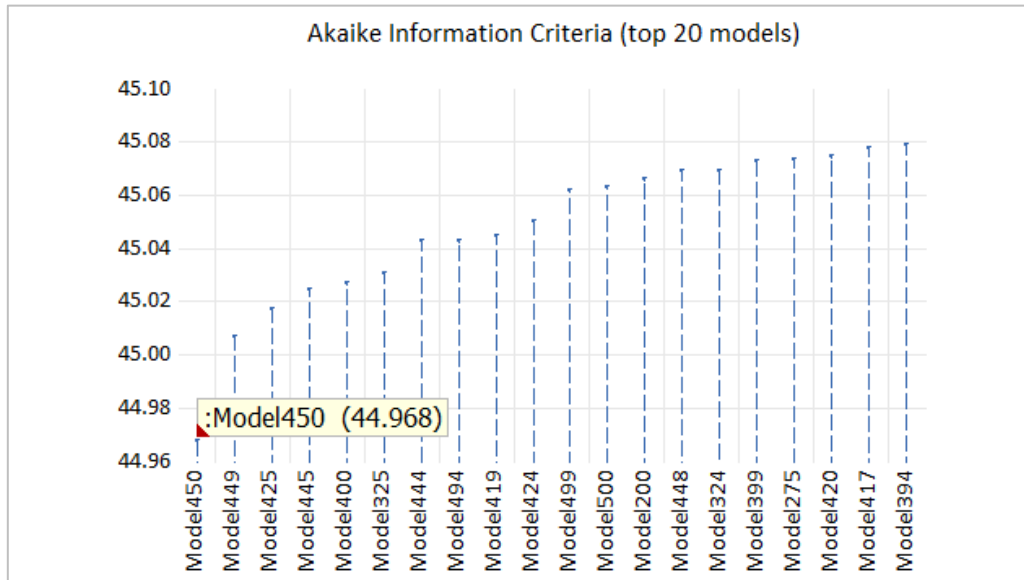
Tabel 4. Hasil Uji Kointegritas (Bound Test)

Test Statistic	Value	Signif.	I(0)	I(1)
Asymptotic: n=1000				
F-statistic	1152.591	10%	2.37	3.2
k	3	5%	2.79	3.67
		2.5%	3.15	4.08
		1%	3.65	4.66

Sumber: Output EViews 12, 2026

Penentuan Lag Optimum

Penentuan *lag optimum* dilakukan untuk menentukan jumlah *lag* yang digunakan untuk variabel dependen maupun independen agar model dapat menggambarkan dinamika hubungan antarvariabel secara tepat. *Lag* yang tepat adalah *lag* dengan nilai *Akaike Information Criteria* (AIC) paling kecil, agar model yang dihasilkan tidak menghilangkan informasi penting, mengurangi efisiensi estimasi, serta menurunkan risiko *overfitting*. Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 diketahui bahwa Model 450 atau ARDL (1,2,0,0) adalah model optimum yang dipilih dikarenakan memiliki nilai AIC terkecil yakni 44,968, dengan nilai *lag* variabel Y sebesar 1, X1 sebesar 2, X2 sebesar 0, dan Z sebesar 0.



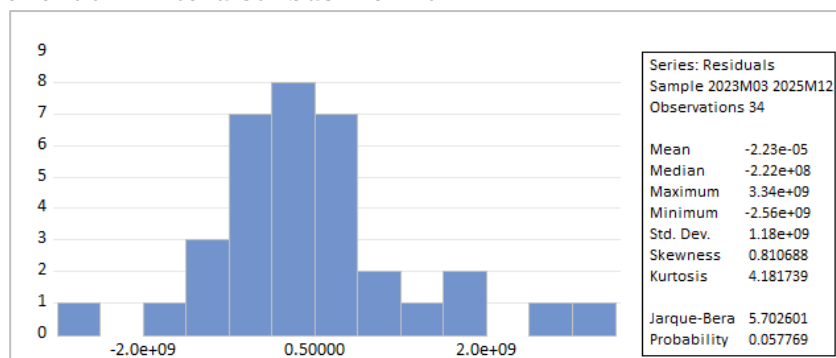
Gambar 2. Lag Optimum (AIC)

Sumber: Output EViews 12, 2026

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji Jarque-Berra. Data dikatakan normal apabila nilai probabilitas dari pengujian Jarque-Berra lebih besar dari $\alpha = 0,05$. Dari hasil pengujian Jarque-Berra menggunakan sistem EViews Versi 12, dapat diketahui bahwa residual memiliki distribusi normal karena memiliki nilai probabilitas sebesar 0,057769 ($> 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data pada penelitian ini terdistribusi normal.



Gambar 3. Hasil Uji Normalitas (Jarque-Berra)

Sumber: Output EViews 12, 2026

Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini menggunakan uji Breusch-Pagan-Godfrey. Data dikatakan tidak terdapat heteroskedastisitas apabila nilai *p-value* dari pengujian Breusch-Pagan-Godfr lebih besar dari $\alpha = 0,05$. Dari hasil pengujian Breusch-Pagan-Godfr menggunakan sistem EViews Versi 12, dapat diketahui bahwa tidak terdapat heteroskedastisitas dalam residual karena memiliki nilai *p-value* sebesar 0,3071 ($> 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data pada penelitian ini tidak terdapat heteroskedastisitas.

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas (Breusch-Pagan-Godfrey Test)

F-statistic	1.262688	Prob. F(6,27)	0.3071
Obs*R-squared	7.449891	Prob. Chi-Square(6)	0.2812
Scaled explained SS	7.474020	Prob. Chi-Square(6)	0.2792

Sumber: Output EViews 12, 2026

Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dalam penelitian ini menggunakan uji Breusch-Godfrey *Serial Correlation LM Test* (LM Test). Data dikatakan tidak terdapat autokorelasi apabila nilai *p-value* dari pengujian LM test lebih besar dari $\alpha = 0,05$. Dari hasil pengujian LM test menggunakan sistem EViews Versi 12, dapat diketahui bahwa tidak terdapat autokorelasi dalam residual karena memiliki nilai *p-value* sebesar 0,1602 ($> 0,05$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data pada penelitian ini tidak terdapat autokorelasi.

Tabel 6. Hasil Uji Autokorelasi (LM Test)

F-statistic	1.509187	Prob. F(2,25)	0.2406
Obs*R-squared	3.662764	Prob. Chi-Square(2)	0.1602

Sumber: Output Eviews 12, 2026

Godness of Fit

a. Model 1 (*path a*)

Model 1 dibentuk untuk menganalisa pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel intervening (Z). Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 sebagaimana Tabel 7 di bawah ini, didapatkan hasil sebagai berikut:

- Kebijakan stimulus tiket pemerintah (X1) memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap jumlah penumpang (Z), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic negatif (-0,503622) dan nilai probabilitas sebesar 0,6181 ($> 0,05$).
- Harga (X2) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang (Z), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic positif (4,310946) dan probabilitas sebesar 0,0002 ($< 0,05$).
- Nilai Prob (F-statistic) sebesar 0,000524 ($< 0,05$), dengan demikian dapat dikatakan bahwa model yang digunakan sudah *fit*.

- Nilai R-squared sebesar 0,428964, dengan demikian dapat dikatakan bahwa model yang digunakan mampu menjelaskan sekitar 42,89% variansi perubahan variabel Z.

Tabel 7. *Godness of Fit (Model 1)*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.*
PENUMPANG(-1)	0.106760	0.150133	0.711099	0.4823
STIMULUS	-2352.334	4670.831	-0.503622	0.6181
HARGA	0.119891	0.027811	4.310946	0.0002
C	-9410.337	24089.92	-0.390634	0.6987
R-squared	0.428964	Mean dependent var		101423.5
Adjusted R-squared	0.373703	S.D. dependent var		13108.78
S.E. of regression	10374.15	Akaike info criterion		21.43923
Sum squared resid	3.34E+09	Schwarz criterion		21.61699
Log likelihood	-371.1866	Hannan-Quinn criter.		21.50059
F-statistic	7.762439	Durbin-Watson stat		1.823881
Prob(F-statistic)	0.000524			

Sumber: Output EViews 12, 2026

b. Model 2 (*path b*)

Model 2 dibentuk untuk menganalisa pengaruh variabel independen (X) dan intervening (Z) terhadap variabel dependen (Y). Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 sebagaimana Tabel 8 di bawah ini, didapatkan hasil sebagai berikut:

- Kebijakan stimulus tiket pemerintah (X1) memiliki pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap kinerja maskapai (Y), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic negatif (-0,367704) dan nilai probabilitas sebesar 0,7157 ($> 0,05$).
- Harga (X2) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai (Y), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic positif (21,47149) dan nilai probabilitas sebesar 0,00 ($< 0,05$).
- Jumlah penumpang (Z) pengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai (Y), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic positif (37,76222) dan nilai probabilitas sebesar 0,00 ($< 0,05$).
- Nilai Prob (F-statistic) sebesar 0,00 ($< 0,05$), dengan demikian dapat dikatakan bahwa model yang digunakan sudah *fit*.
- Nilai R-squared sebesar 0,994170, dengan demikian dapat dikatakan bahwa model yang digunakan mampu menjelaskan sekitar 99,41% variansi perubahan variabel Y.

Tabel 8. *Godness of Fit (Model 2)*

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.*
KINERJA(-1)	-0.025542	0.016125	-1.584012	0.1237
STIMULUS	-2.19E+08	5.96E+08	-0.367704	0.7157
HARGA	100855.4	4697.178	21.47149	0.0000
PENUMPANG	861711.9	22819.42	37.76222	0.0000
C	-8.32E+10	2.87E+09	-28.98830	0.0000
R-squared	0.994170	Mean dependent var		8.65E+10
Adjusted R-squared	0.993392	S.D. dependent var		1.63E+10
S.E. of regression	1.33E+09	Akaike info criterion		44.98325
Sum squared resid	5.29E+19	Schwarz criterion		45.20544
Log likelihood	-782.2069	Hannan-Quinn criter.		45.05995
F-statistic	1278.913	Durbin-Watson stat		1.314047
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber: Output EViews 12, 2026

Uji Jangka Panjang

Dalam penelitian ini, uji jangka panjang digunakan untuk menganalisis pengaruh kebijakan stimulus tiket pemerintah dan harga terhadap kinerja maskapai dalam jangka panjang. Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 diketahui bahwa harga (X2) dan jumlah penumpang (Z) memiliki pengaruh terhadap kinerja maskapai (Y) dalam jangka panjang dikarenakan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,00 ($< 0,05$). Sedangkan kebijakan stimulus tiket pemerintah (X1) tidak memiliki pengaruh terhadap kinerja maskapai (Y) dalam jangka panjang dikarenakan memiliki nilai probabilitas sebesar 0,1952 ($> 0,05$).

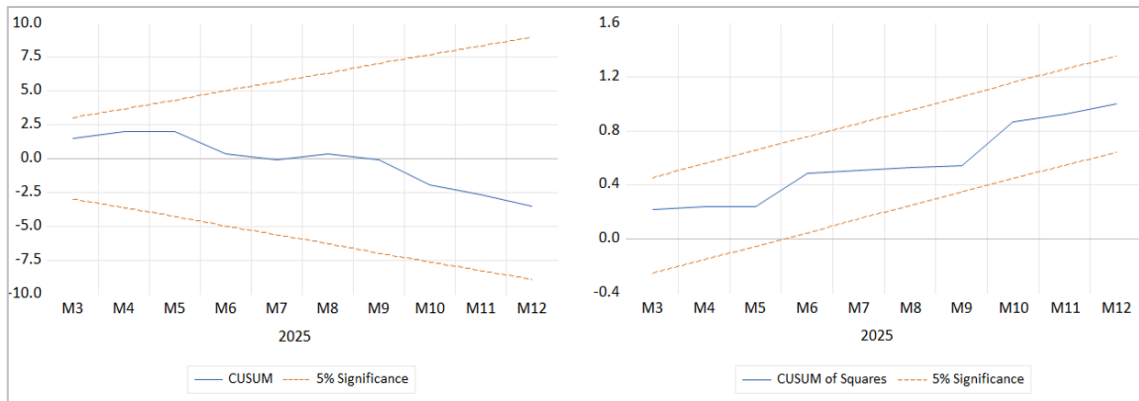
Tabel 9. Hasil Uji Jangka Panjang (*Long Run Coefficient Test*)

Levels Equation				
Case 2: Restricted Constant and No Trend				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
STIMULUS	1.25E+09	9.44E+08	1.328325	0.1952
HARGA	98243.48	5358.982	18.33249	0.0000
PENUMPANG	868372.5	30044.01	28.90335	0.0000
C	-8.41E+10	3.86E+09	-21.78841	0.0000
EC = KINERJA - (1253511318.8286*STIMULUS + 98243.4835*HARGA + 868372.5137*PENUMPANG - 84143784784.8271)				

Sumber: Output Eviews 12, 2026

Uji Stabilitas

Uji stabilitas dalam penelitian ini menggunakan *Cummulative Sum of Recursive Residuals* (CUSUM) dan *CUSUM of Squares* (CUSUMQ). Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 diketahui bahwa garis CUSUM dan CUSUMQ berada di dalam batas kritis pada tingkat signifikansi 5% sehingga dapat dikatakan bahwa model yang digunakan stabil dan tidak mengalami perubahan struktural sepanjang periode pengamatan.

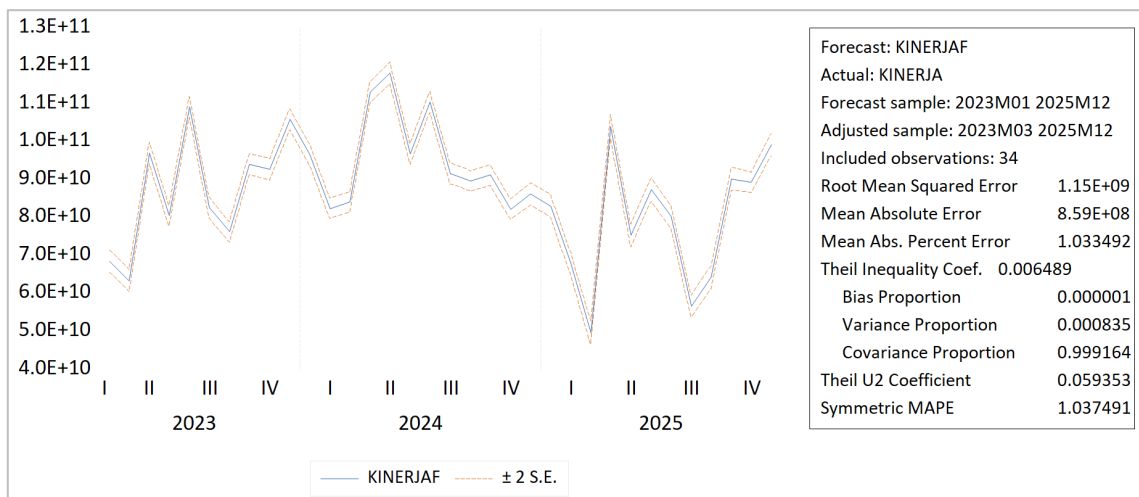


Gambar 4. Hasil Uji Stabilitas (CUSUM dan CUSUMQ)

Sumber: Output EViews 12, 2026

Uji Forecast

Uji *forecast* dalam penelitian ini digunakan untuk memproyeksikan kinerja maskapai berdasarkan pengaruh kebijakan stimulus tiket pemerintah, harga, dan jumlah penumpang. Berdasarkan hasil pengujian menggunakan sistem EViews Versi 12 diketahui bahwa nilai aktual berada di dalam batas atas dan batas bawah sepanjang periode pengamatan, dengan demikian dapat dikatakan bahwa model dapat memprediksi variabel Y dengan baik dan stabil tanpa penyimpangan yang ekstrem.



Gambar 5. Hasil Uji Forecast

Sumber: Output EViews 12, 2026

Sobel Test

a. Pengaruh Variabel X1 Terhadap Variabel Y Melalui Mediasi Variabel Z

Berdasarkan hasil pengujian sobel test menggunakan aplikasi daring sebagaimana gambar di bawah ini, diketahui bahwa kebijakan stimulus tiket pemerintah (X1) berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap kinerja maskapai (Y) melalui mediasi jumlah penumpang (Z), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic negatif (-0,50357738) dan nilai p-value sebesar 0,61455839 (> 0,05).

Input:		Test statistic:	Std. Error:	p-value:	
a	-2352.334	Sobel test:	-0.50357738	4025268588.49	0.61455839
b	861711.9	Aroian test:	-0.50340093	4026679489.50	0.61468242
s _a	4670.831	Goodman test:	-0.50375401	4023857192.76	0.61443425
s _b	22819.42	Reset all	Calculate		

Gambar 6. Hasil Pengujian Sobel Test (a)

Sumber: Output <https://quantpsy.org/sobel/sobel.htm>, 2026

- b. Pengaruh Variabel X2 Terhadap Variabel Y Melalui Mediasi Variabel Z
- Berdasarkan hasil pengujian sobel test menggunakan aplikasi sebagaimana gambar di bawah ini, diketahui bahwa harga (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai (Y) melalui mediasi jumlah penumpang (Z), dikarenakan memiliki nilai t-Statistic positif (4,2831009) dan nilai p-value sebesar 0,0000183 (< 0,05).

Input:		Test statistic:	Std. Error:	p-value:	
a	0.119891	Sobel test:	4.2831009	24120.7255435	0.00001843
b	861711.9	Aroian test:	4.28161919	24129.0728606	0.00001855
s _a	0.027811	Goodman test:	4.28458416	24112.3753367	0.00001831
s _b	22819.42	Reset all	Calculate		

Gambar 7. Hasil Pengujian Sobel Test (b)

Sumber: Output <https://quantpsy.org/sobel/sobel.htm>, 2026

Pembahasan

Pengaruh Kebijakan Stimulus Tiket Pemerintah Terhadap Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 7 diketahui bahwa variabel X1 memiliki nilai t-Statistic negatif sebesar -0,503622 dan nilai probabilitas sebesar 0,6181. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kebijakan stimulus tiket pemerintah berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap jumlah penumpang, maka H1 ditolak dan H0 diterima. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh White et al. (2019) yang membuktikan bahwa kebijakan fiskal dapat meningkatkan permintaan perjalanan udara melalui penurunan harga.

Pengaruh Kebijakan Stimulus Tiket Pemerintah Terhadap Kinerja Maskapai

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 8 diketahui bahwa variabel X1 memiliki nilai t-Statistic negatif sebesar -0,367704 dan nilai probabilitas sebesar 0,7157. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kebijakan stimulus tiket pemerintah berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap kinerja maskapai, maka H1 ditolak dan H0 diterima. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh de Russ & Scorro (2022) yang menunjukkan bahwa pemberian subsidi tiket mampu meningkatkan permintaan perjalanan yang pada akhirnya meningkatkan penerimaan (*revenue*) maskapai.

Pengaruh Harga Terhadap Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 7 diketahui bahwa variabel X2 memiliki nilai t-Statistic positif sebesar 4,310946 dan probabilitas sebesar 0,0002. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang, maka H1 ditolak dan H0 diterima. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Wittman dan Belobaba (2014) yang membuktikan bahwa penurunan harga akan meningkatkan jumlah penumpang serta penelitian Brons et al. (2002) yang menyimpulkan bahwa hubungan antara harga tiket dan jumlah penumpang bersifat negatif pada hampir seluruh pasar penerbangan.

Pengaruh Harga Terhadap Kinerja Maskapai

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 8 diketahui bahwa variabel X2 memiliki nilai t-Statistic positif sebesar 21,47149 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai, maka H0 ditolak dan H1 diterima. Hal ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Nicolau et al. (2023) yang membuktikan bahwa harga tiket yang sesuai dengan ekspektasi konsumen mampu meningkatkan penjualan tiket dan memberikan dampak positif terhadap pendapatan maskapai.

Pengaruh Jumlah Penumpang Terhadap Kinerja Maskapai

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 8 diketahui bahwa variabel Z memiliki nilai t-Statistic positif sebesar 37,76222 dan nilai probabilitas sebesar 0,00. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai, maka H0 ditolak dan H1 diterima. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh de Russ dan Scorro (2022) yang menunjukkan bahwa peningkatan jumlah penumpang akan meningkatkan tingkat keterisian kursi (*load factor*) serta bertambahnya volume penjualan tiket yang pada akhirnya meningkatkan penerimaan (*revenue*) maskapai.

Pengaruh Kebijakan Stimulus Tiket Pemerintah Terhadap Kinerja Maskapai Melalui Mediasi Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan pada Gambar 6 diketahui bahwa variabel X1 memiliki nilai t-Statistic negatif sebesar -0,50357738 dan nilai p-value sebesar 0,61455839. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kebijakan stimulus tiket pemerintah berpengaruh negatif namun tidak signifikan terhadap kinerja maskapai melalui mediasi jumlah penumpang, maka H1 ditolak dan H0 diterima. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh de Russ dan Scorro (2022) yang menunjukkan bahwa pemberian subsidi tiket mampu meningkatkan penerimaan (*revenue*) maskapai melalui jumlah penumpang.

Pengaruh Harga Terhadap Kinerja Maskapai Melalui Mediasi Jumlah Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan pada Gambar 7 diketahui bahwa variabel X2 memiliki nilai t-Statistic positif sebesar 4,2831009 dan nilai p-value sebesar 0,0000183. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai melalui mediasi jumlah penumpang, maka H0 ditolak dan H1 diterima. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan

oleh de Russ dan Scorro (2022) yang menunjukkan bahwa pemberian subsidi tiket mampu meningkatkan penerimaan (*revenue*) maskapai melalui jumlah penumpang. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Wittman dan Belobaba (2014) yang menunjukkan bahwa perubahan harga secara signifikan memengaruhi elastisitas permintaan, sehingga maskapai dapat mengoptimalkan pendapatan melalui strategi penetapan harga yang sesuai dengan karakteristik permintaan pasar, serta Nicolau et al. (2023) yang membuktikan bahwa harga tiket yang sesuai dengan ekspektasi konsumen mampu meningkatkan penjualan tiket dan memberikan dampak positif terhadap pendapatan maskapai.

4. Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa kinerja maskapai penerbangan lebih dipengaruhi oleh mekanisme pasar dibandingkan intervensi kebijakan stimulus pemerintah. Hasil analisis membuktikan bahwa kebijakan stimulus pemerintah tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap jumlah penumpang, kinerja maskapai, maupun kinerja maskapai melalui jumlah penumpang, bahkan arah hubungan yang diperoleh bersifat negatif. Temuan ini tidak sejalan dengan berbagai penelitian terdahulu yang menyimpulkan bahwa kebijakan stimulus pemerintah mampu mendorong permintaan transportasi udara dan meningkatkan kinerja maskapai. Perbedaan hasil tersebut mengindikasikan bahwa efektivitas kebijakan stimulus sangat bergantung pada karakteristik implementasi kebijakan, seperti besaran insentif, cakupan penerima manfaat, waktu pelaksanaan, serta kondisi pasar ketika kebijakan diterapkan.

Sebaliknya, variabel harga justru menunjukkan pengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang, kinerja maskapai, serta kinerja maskapai melalui jumlah penumpang. Temuan ini juga berbeda dengan sebagian besar penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa kenaikan harga akan menurunkan jumlah penumpang. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa pada periode penelitian, peningkatan harga tidak mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan transportasi udara, tetapi justru terjadi bersamaan dengan meningkatnya permintaan perjalanan, sehingga berdampak pada peningkatan jumlah penumpang dan pendapatan maskapai. Selain itu, penelitian ini juga membuktikan bahwa jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja maskapai, sekaligus berperan sebagai variabel mediasi pada hubungan antara harga dan kinerja maskapai, namun tidak mampu memediasi hubungan antara kebijakan stimulus pemerintah dan kinerja maskapai.

Berdasarkan hasil tersebut, pemerintah perlu mengarahkan kebijakan sektor penerbangan tidak hanya pada pemberian stimulus tarif, tetapi juga pada kebijakan yang mampu meningkatkan permintaan secara berkelanjutan. Di sisi lain, maskapai penerbangan perlu terus mengembangkan strategi penetapan harga yang dinamis, berbasis pola permintaan (*demand-driven pricing*) dan prinsip *revenue management*, sehingga mampu mengoptimalkan pendapatan tanpa mengurangi daya saing layanan. Bagi peneliti selanjutnya, temuan yang berbeda dari penelitian terdahulu membuka peluang untuk melakukan kajian lanjutan dengan memasukkan variabel-variabel eksternal lainnya, seperti kondisi makroekonomi, musim perjalanan (*seasonality*), tingkat persaingan antar maskapai, kapasitas penerbangan, maupun karakteristik penumpang, serta menggunakan data dengan periode observasi yang lebih panjang dan cakupan beberapa maskapai agar dapat menjelaskan secara lebih komprehensif

dinamika hubungan antara kebijakan pemerintah, harga, jumlah penumpang, dan kinerja maskapai di Indonesia.

5. Daftar Pustaka

- Abate, M., Christidis, P., & Purwanto, A. (2020). Government support to airlines in the aftermath of COVID-19. *Journal of Air Transport Management*, 89, 101931.
- Afrianti, A. P., & Prasetyo, M. (2024). Airline strategies in response to fluctuating avtur prices in Indonesia. *HUMANIS: Humanities, Management and Science Proceedings*, 5(1).
- Bilotkach, V., & Pai, V. (2020). The impact of price dispersion on demand in the airline industry. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 138, 101969.
- Brons, M., Pels, E., Nijkamp, P., & Rietveld, P. (2002). Price elasticities of demand for passenger air travel: A meta-analysis. *Journal of Air Transport Management*, 8(3), 165–175.
- Chi, J., & Baek, J. (2021). Dynamic relationship between air transport demand and economic growth. *Transport Policy*, 101, 1–10.
- Cross, R. G. (1997). *Revenue management: Hard-core tactics for market domination*. Broadway Books.
- de Rus, G., & Socorro, M. P. (2022). Government subsidies, air transport demand, and airline revenues. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*.
- Dinarjito, A. (2023). Structure–conduct–performance analysis of commercial air transportation in Indonesia. *Jurnal Pajak dan Keuangan Negara*, 5(2), 145–160.
- Dube, K., Nhamo, G., & Chikodzi, D. (2021). COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry. *Journal of Air Transport Management*, 92, 102022.
- Fageda, X., Suaui-Sanchez, P., & Mason, K. (2020). The evolving low-cost airline business model. *Journal of Air Transport Management*, 87, 101862.
- Gillen, D. (2020). Aviation economics and policy: New challenges post COVID-19. *Transport Policy*, 98, 1–8.
- Homsombat, W., Lei, Z., & Fu, X. (2020). Competitive effects within airline alliances. *Transportation Research Part E*, 134, 101826.
- Jiang, H., Zhang, Y., & Zhang, A. (2021). Price competition and airline performance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 143, 1–12.
- Kurnia, A. S. (2023). Determinants of airport revenue and passenger demand. *East Asian Journal of Multidisciplinary Research*, 2(2), 705–716.
- Kusuma, H., & Rahmawati, D. (2022). The effect of ticket pricing on airline passenger decisions in Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 22(2), 89–100.
- Mujanah, S., & Ardiana, I. D. K. R. (2021). *Strategic human resource management*. CV. Jakad Media Publishing.
- Mujanah, S., Ratnawati, T., Candraningrat, C., & Nugroho, R. (2023). Strategic human resource management, organizational culture, and organizational performance. *International Journal of Professional Business Review*.
- Nicolau, J. L., Simón, F. J. G., & Fuentelsaz, L. (2023). Airfare pricing, passenger demand, and airline revenue management. *Journal of Air Transport Management*.
- Nugroho, S., & Sihombing, P. (2022). The effect of ticket pricing and service quality on passenger satisfaction. *Jurnal Transportasi*, 22(1), 45–56.

- O'Connell, J. F., & Williams, G. (2021). Air transport in the 21st century: Challenges and opportunities. *Journal of Air Transport Management*, 94, 102075.
- Pesaran, M. H., Shin, Y., & Smith, R. J. (2001). Bounds testing approaches to the analysis of level relationships. *Journal of Applied Econometrics*, 16(3), 289–326.
- Pratiwi, A., & Hidayat, T. (2021). Government policy in supporting aviation industry in Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 8(2), 123–134.
- Putra, R., & Santoso, B. (2023). Analysis of airline performance based on passenger growth in Indonesia. *Jurnal Ekonomi Transportasi*, 5(1), 67–78.
- Sari, D. P., & Wibowo, A. (2021). Pricing strategy and passenger demand in Indonesian airlines. *Jurnal Transportasi*, 21(2), 101–112.
- Setiawan, I., & Firmansyah, R. (2024). Government intervention and airline performance: Evidence from Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 27(1), 55–70.
- Sobel, M. E. (1982). Asymptotic confidence intervals for indirect effects in structural equation models. *Sociological Methodology*, 13, 290–312.
- Suau-Sanchez, P., Voltes-Dorta, A., & Cugueró-Escofet, N. (2020). Early assessment of COVID-19 impact on air transport. *Journal of Transport Geography*, 86, 102749.
- Sutanto, A., & Wijaya, T. (2022). The role of demand in airline performance recovery. *Jurnal Manajemen Transportasi*, 9(1), 33–45.
- Talluri, K. T., & van Ryzin, G. J. (2004). *The theory and practice of revenue management*. Springer.
- Utama, I. G. B. R., & Suryani, N. K. (2023). The influence of pricing and service quality on airline competitiveness. *Jurnal Bisnis dan Manajemen*, 10(2), 150–162.
- Wang, K., Fan, X., Fu, X., & Zhou, Y. (2020). Airline market structure and airfares. *Transportation Research Part A*, 132, 1–14.
- White, L., Sun, X., & Alon, I. (2019). Fiscal policy and air travel demand: Evidence from airline ticket tax changes. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*.
- Widodo, T., & Haryono, S. (2021). The effect of government policy on transportation sector performance. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 22(1), 77–90.
- Wittman, M. D., & Belobaba, P. P. (2014). Demand estimation and price elasticity in the airline industry. *Journal of Air Transport Management*, 34, 55–62.
- Yao, H., Huang, Y., & Liu, J. (2023). Travel behavior characteristics of air passengers. *Journal of Air Transport Management*, 112.
- Yusuf, M., & Santoso, B. (2023). Airline performance analysis based on passenger growth. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Transportasi*, 5(1), 67–78.
- Zeren, B., Özcan, E., & Deveci, M. (2024). Airline operational optimization and performance. *Journal of Air Transport Management*, 114.